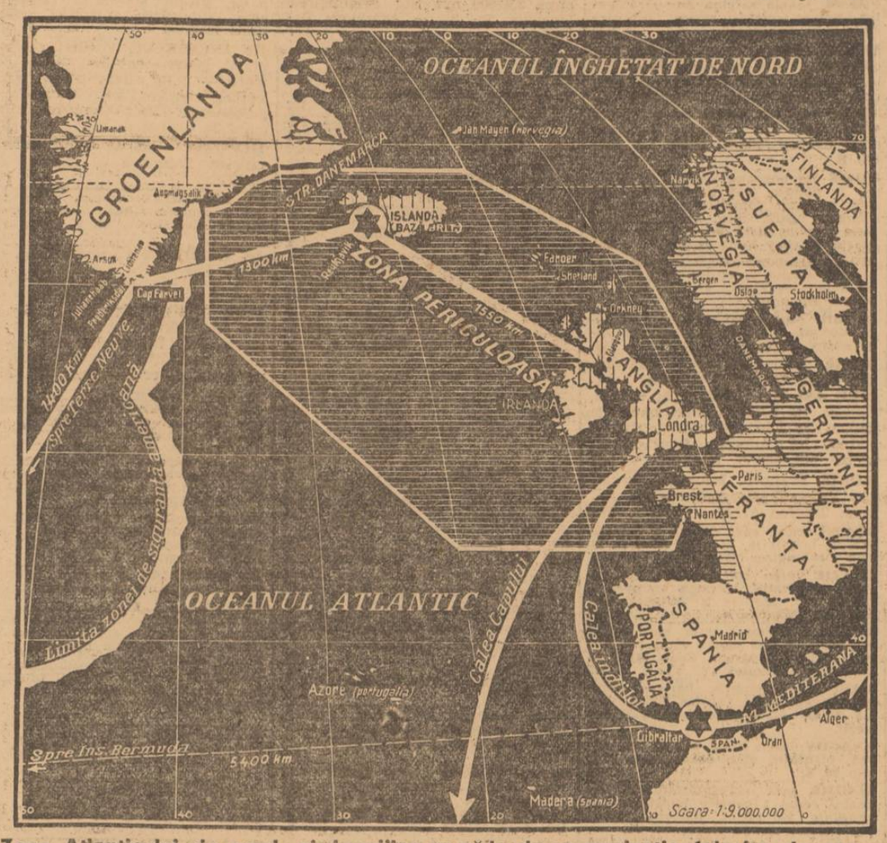
Nădejdea și speranța jucătorilor
ESTE TOT UN LOZ NOROCOS DELA
HERMES
CARE A FĂCUT CEI MAI MULȚI
MILIONARI
COMENZI DIN PROVINCIE PRIN MANDAT POȘTAL SAU C.E.C. Nr. 24014

SITUAȚIA PE TEATRELE DE RĂZBOI

Bătălia din Atlantic.—Operațiile din Siria și Africa

de R. SEIȘANU



Zona Atlanticului de nord și de mijloc cu căile de comunicație folosite de convoiurile americane și britanice

Trupele britanice și franceze gaulliste au ocupat eri Damascul.

In regiunea Djebel Drus, avioanele engleze au bombardat pozițiile fortificate dela Soneida. Garnizoana franceză siriană din această localitate este înconjurată de bandele înarmate ale Druzilor, care operează în legătură cu forțele britanice.

Coloana australiană din apropierea coastei Mediteranei a ajuns la ultima linie de apărare a portului Beirut. Vasele de război engleze din apropierea coastei continuă să bombardeze pozițiile ocupate de trupele franceze de lângă Beirut. In sectorul Mergiajum lupte sunt în curs.

In Libia, numai acțiuni de artilerie și aviație în sectorul Tobruk.

O formație de avioane germane a bombardat baza de la Alexandria (Egipt).

D. Churchill, primul ministru al Marei Britanii, a anunțat în Camera Comunelor că va face în curând o dare de seamă asupra rezultatelor de până acum ale bătăliei din Atlantic, într'o ședință secretă.

Ce se înțelege prin bătălia Atlanticului?

Toate operațiunile navale, aeriene sau combinate, ce au lor în spațiul Atlanticului și a zonei periculoase din jurul Angliei și Irlandei: Marea Nordului, marea Irlandei și canalurile Mânecii și Sf. Gheorghe.

De fapt este o bătălie continuă, fără fronturi, fără localități și poziții întărite, fără rezultate imediate și decisive, ce se dă pe imensul spațiu marin și aerian al oceanului Atlantic, — fie sub forma operațiunilor navale, fie sub forma operațiunilor combinate aero-navale.

Intâlnirea militară a flotelor de război care dă naștere bătăliei navale scurte, dramatice și cu rezultate imediate, ce sunt aduse imediat la cunoștința lumei este cea mai rară în războiul actual din cauza raportului de forțe al beligeranților — flota britanică fiind superioară în tonaj și armament celei germane care dispune de o capacitate ofensivă mare.

De aceea în locul bătăliei navale și spre a putea totuși face față cerințelor războiului comercial naval, Germania practică războiul de cursă, submarin și aerian și al minelor, folosind în acest scop vasele de suprafață, vedetele rapide, submarinele de tip oceanic cu rază de acțiune mare, minele, avioanele de bombardament „Stuka", ca și alte tipuri de avioane. Prin aceste mijloace Germania a căutat și caută să facă nesigure căile de comunicație pe Atlantic ale Marei Britanii; să atace convoiurile sale compuse din vase de comerț escortate, iar prin scufundarea unui număr tot mai mare de vapoare, să scadă tonajul marinei comerciale engleze, spre a provoca în felul acesta dificultăți tot mai mari economice și militare, adversarei sale, în aprovizionarea sa cu materii prime, alimentare și în armament de tot felul, necesar continuării războiului.

Ca să poată face față acestor grave dificultăți amiralitatea britanică a reintrodus sistemul transporturilor în convoiuri escortate, atât pe căile transoceanice ale Atlanticului, cât și pe celelalte două căi maritime: întâia, prin Mediterana-Suez-Marea Roșie-India-Extremul Orient și a doua prin Atlanticul de sud și oceanul Indian ,cunoscută sub numele de „Calea Capului", de oarece trece pe la sudul Africei unde e capul Bunei Speranțe.

Din cauza nesiguranței ce o prezintă calea prin Mediterană, în sectorul canalului Siciliei, majoritatea convoiurilor britanice folosesc de câtva timp „calea Capului", care e mai lungă, dar mai sigură.

Pentru convoiurile americane destinate Marei Britanii, de-asemenea, nu calea cea mai scurtă este și cea mai sigură, ci aceea dela nord, care trece prin apele Groenlandei și a Islandei. Ca să poată proteja mai bine aceste convoiuri — ce transportă material de război din Statele-Unite — amiralitatea americană a propus în ultimul timp următorul sistem: convoiurile vor fi protejate în prima etapă, de avioanele pornite de pe coasta americană, în a doua etapă de avioane pornite dela bazele aflate în insulele Atlanticului, iar în a treia și ultima etapă, de avioanele pornite din vasele port-avioane, sau de pe platformele instalate pe cruciș-etoare-auxiliare.

Mai este apoi o altă cale pe care o folosesc convoiurile americane destinate forțelor britanice din Africa de Nord — aceea prin Atlanticul de sud, oceanul Indian și Marea Roșie.

Cum aceste căi maritime sunt foarte lungi și convoiurile cu vasele de război ce le escortează și avioanele ce le protejează dela distanță, au nevoe de baze pentru adăpost și aprovizionare, Statele-Unite urmăresc să creeze o bază pe coasta orientală a Groenlandei, iar în Atlanticul de mijloc, să folosească ca baze, insulele Azore ce sunt în posesiunea Portugaliei și Dakar de pe coasta Africei occidentale franceze.

Ca să poată ataca convoiurile americane și britanice, care folosesc căile Atlanticului, Germanii dispun pe lângă vase de război însoțite de vase de aprovizionare cu cărbuni și petrol, de submarine tip oceanic ce pot opera departe în larg, de avioane cu rază mare de acțiune, iar în apele ce înconjoară Anglia de submarine mai mici, de vedete rapide torpiloare și de mine.

Acum câteva zile un avion de luptă german a atacat și scufundat un vas de comerț englez în Atlanticul de mijloc la 1100 km. vest de Cadix (Spania), iar în Atlanticul de nord și de mijloc operează un grup de submarine germane.

In ce privește pierderile în tonaj ale marinelor comerciale, trebue să ținem socoteala și de înlocuirea golurilor create, fie prin construcții noui de vase, fie prin folosirea vaselor ce au aparținut altor state. In această importantă problemă, beligeranții au motive întemeiate să nu dea publicității decât cifre statistice parțiale, spre a nu dezvălui nici pierderile reale și totale în tonaj, nici sporurile exacte în tonaj. Așa s'a procedat și în cursul războiului mondial din 1914—1918.

Agricultorii trebue să facă

toate sforțările pentru strângerea la vreme a recoltelor

Comunicat

Ministerul agriculturii atrage în mod serios atențiunea agricultorilor că, în împrejurările de astăzi trebue să facă toate sforțările pentru strângerea la vreme și în bune condițiuni a tuturor recoltelor.

Agricultorii se vor îngriji să aibă pregătite brațele, uneltele, mașinile și atelajele necesare, pentru ca să nu se facă nici o risipă de timp. Ei vor căuta mai întâi să-și angajeze prin mijloacele obișnuite, brațele de muncă din localitate sau din alte regiuni.

Comitetele agricole comunale și toate celelalte autorități vor supraveghea ca fiecare agricultor să lucreze lotul său în timpul socotit util pentru fiecare lucrare, așa fel ca în restul zilelor să se ajute unul pe altul, până la terminarea muncilor.

Agricultorii mari și mijlocii vor cere — și comitetele agricole comunale sunt datoare să dea — ajutor pentru muncile agricole, din brațele disponibile în comună. Nu se va proceda la altă lucare înainte ca întreaga suprafață de recoltat să fie terminată.

Dacă prin aceste mijloace locale agricultorii mari și mijlocii nu-și pot satisface nevoile de brațe, ei se vor adresa de îndată Camerei agricole, care le va repartiza brațe din regiunile cu prisosuri din acelas județ sau în lipsă va interveni în acest scop la alte județe cu prisosuri de brațe.

Pentru județele: Ialomița, Constanța, Brăila, Ilfov, Vlașca și R.-Sărat ,s'au repartizat și soldați, astfel că agricultorii vor putea angaja la neajungere de brațe de muncă și soldați, adresându-se în acest scop tot Camerelor agricole, spre a le indica condițiunile de muncă.

Avion englez aterizat forțat in Portugalia

Lisabona 21 (Rador). — Corespondentul agenției „Stefani" comunică:

Un avion englez, care avea pe bord un echipaj compus dintr'un locotenent și șase canadieni, a fost obligat să aterizeze în apropiere de localitatea Viana do Castello.

Echipajul a dat foc aparatului.

Autoritățile portugheze au dispus internarea aviatorilor englezi intr'o tabără de concentrare.

„CONCORDIA"
Societate Anonimă Română pentru Industria Petrolului

Se aduce la cunoștința Domnilor acționari ai societății noastre că, nedepunându-se în termen numărul de acțiuni necesar quorumului legal, Adunarea generală ordinară ce urma să se țină în ziua de Miercuri 25 Iunie 1941, ora 9.30 dimineața, se va ține în ziua de Luni 30 Iunie 1941, la ora 9.30 dimineața, la sediul social din București, str. Matei Millo nr. 15, conform convocării din Monitorul Oficial No. 133 din 7 Iunie 1941, oricare ar fi partea de capital reprezentată.

Acțiunile și mandatele mai pot fi depuse până la 24 Iunie 1941, la sediul social sau la Băncile indicate prin convocare.

CONSILIUL DE AD-ȚIE
7

CEREMONIA INCINERĂRII LUI WERNER VOSS

Colegii și prietenii și-au luat eri cel din urmă rămas bun dela Werner Voss, victimă a unui tragic accident. Slujba morților protestantă, severă și adânc impresionantă în simplicitatea ei, separă pentru totdeauna pe Voss de numeroasa lui familie și de tovarășii de lucru, care-l prețuiau.

E despărțirea potrivită pentru acest om, la care sentimentul puternic al familiei și al camaraderiei, cași reala lui bunăvoință și sincera lui amabilitate, erau acoperite de vestmântul sever al conștiincioziității, al imperativului datoriei de împlinit, al credinței totale în mărirea patriei sale.

Voss a trăit în soldat al țării lui și a murit în serviciu comandat, iar plecarea lui dintre camarazi seamănă cu viața lui întreagă de muncă aspră în serviciul cauzei în care credea.

❖

Consilierul de presă al legației Reichului, Werner Voss, a jucat un rol de seamă în apropierea dintre presa germană și română. Cobora dintr'o veche familie de mici industriași din Germania de Vest. S'a născut la 3 August 1897 la Rastatt în Baden. După izbucnirea războiului, Voss a părăsit banca școalei unde învăța și s'a înrolat ca voluntar în armată. Curând a obținut gradul de ofițer. A participat, ca comandant de companie, la sângeroasele lupte din Flandra. Ceva mai târziu a fost luat prizonier și abia după încheerea păcii a revenit în Germania. Nu mai putea să-și reia studiile, căci sufletul său devenise prea aspru și viața de tranșee lăsase urme prea adânci în ființa sa. Germania de după război nu mai putea să consoleze sufletele celor care luptaseră și care acum încercau să-și croiască un drum în viață. In grele condiții, Werner Voss a trebuit să muncească pentru a-și asigura existența. A încercat mai multe meserii, a făcut comerț, a fost câtva timp funcționar, numai la urmă a descoperit adevărata sa vocație, presa.

De la început aduce în presă o bogată experiență a oamenilor, o conștiință națională și politică matură, și în plus o încredere oarbă în viitorul Germaniei. Din vreme s'a alăturat grupului constituit de Adolf Hitler și a devenit unul din principalii ziariști ai mișcării național-socialiste.

După venirea la putere a partidului național-socialist, a primit mai multe însărcinări importante — printre care conducerea presei din Tuhringia — și de toate s'a achitat în mod strălucit. Ceva mai târziu a intrat în cadrele ministerului propagandei și în Februarie 1939 i s'a încredințat postul de consilier de presă pe lângă Legația Reichului din București. Era un post de mare încredere.

In posturile pe care le-a ocupat, Werner Voss a muncit cu credință, hotărâre și devotament pentru Germania nouă, al cărei spirit se formase în tranșeele războiului mondial. Moartea l-a surprins la datorie. A căzut la post, ca un ostaș, așa cum merita.

CEREMONIA INCINERARII

Ieri la orele 12 s'a făcut incinerarea aceluia care a fost Werner Voss. Ceremonia a fost sobră, ca pentru un ostaș. O companie de onoare cu muzică a executat „Melodia funebră"; a vorbit d. Petri, pastorul comunității evanghelice; muzica a executat „Marșul de prezentare".

Apoi d. Manfred von Killinger, a rostit câteva cuvinte în care a scos în relief meritele lui Werner Voss și a exprimat regretul pentru pierderea caloboratorului valoros.

Coborârea sicriului în criptă a fost însoțită de trei salve, muzica a intonat „Ich hatt einen Kameraden", iar un detașament din partidul național-socialist din România a plecat drapelul.

S'au depus coroane din partea d-lui ministru Manfred von Killinger, Legației Germane, Legației Italiene, Legației Japoneze, ministerului propagandei, Asociației presei străine din România, Asociației ziariștilor români, Agenției Rador și a mai multor ziare din Capitală.

La ceremonie au luat parte d-nii: Manfred von Killinger, ministrul Germaniei la București, ministru Neubacher, colonelii Jost și Gerstenberg, atașații militari, consilierii Hartenberg, Hoffmann, Klukis, etc., numeroși ofițeri din misiunea germană, funcționarii legației germane din București, numeroși consilieri de presă străini și corespondenți ai ziarelor străine. Din partea presei române au asistat d-nii: Săndulescu, președintele sindicatului ziariștilor români; I. Lugosianu, și C. Șoldan, din partea ziarului „Universul"; Romulus Dianu, din partea ziarului „Curentul", etc. Dela Direcția Presei au luat parte la ceremonie d-nii O. W. Cisek, Em. Ciucianu, W. Hrisicu, S. Lecca, etc., etc.

Căile ferate române

au întocmit un program de investiții pe 5 ani

S'a aprobat noul statut al personalului

D. general Antonescu, Conducătorul Statului, chibzuind că nu se poate ajunge la o desvoltare a României, fără a asigura o rețea de căi ferate care să corespundă nevoilor economice și de apărare națională, a dispus să se întocmească un program de lucrări pe 5 ani, în valoare de circa 50 miliarde lei, care să transforme calea ferată într'un perfect instrument de transport. Acest program, întocmit după indicațiile Conducătorului Statului, a primit înalta sa aprobare încă din Noembrie 1940, și astăzi programul de investiții CFR este în plină executare.

Materialele, ce nu se găsesc în țară sunt procurate de către industria germană, pe bază de contracte cu termen de plată în 5 ani și cu o dobândă de 3,5%.

Este locul să se arate sprijinul ce a fost acordat căilor ferate de către Guvernul german, atât în ce privește aprobarea contingentelor de materiale — în plin război — cât și asupra fixării prețurilor materialelor și a dobânzii de finanțare.

Eforturile ce le face Calea Ferată, cu sprijinul armatei, în ce privește mâna de lucru, pentru executarea programului ordonat, conduce la rezultatul unei incomparabile măriri de capacitate a liniilor retelei noastre, la mărirea vitezei comerciale și a siguranței de transport, la o exploatare economică și rațională, precum și la mărirea producției țării noastre, prin construcția de noi linii în regiunile lipsite de cale ferată.

Dacă grija Conducătorului Statului pentru progresul Instituției de cale ferată a mers atât de departe, tot d. general Antonescu a fost acela ce a plecat urechea la nevoile slujbașilor CFR și, cu inima sa caldă, a aprobat personalului și meseriașilor căilor ferate, prin diferite decrete-legi, îmbunătățirea situației materiale.

Unde însă aprecierea devotamentului, muncii și patriotismului curat al ceferiștilor și-a găsit deplina înțelegere a Conducătorului Statului și unde răsplata unui întreg șir de eforturi și-a găsit înalta apreciere, a fost legea statutului personalului CFR. Noul statut reprezintă, pe lângă o răsplătire a jertfei zi de zi, care a situat Instituția căilor ferate în primul plan al organizațiilor de stat, și o părintească grije a Conducătorului Statului pentru fiii cuminți, disciplinați și muncitori fără precupețire, pentru binele și înălțarea Instituției Căilor Ferate.

SALARIZAREA

Față de o experimentare a ierarhizării stabilite după 7 ani de funcționare, s'a alcătuit tabela de salarizare în funcție de salariul celui mai mic agent, care se înmulțește cu coeficienți de la 1—20.

Statutul prevede însă o tabelă transitorie de salarizare, deoarece față de situația actuală nu se putea aplica același spor de salarii tuturor categoriilor, și s'a fixat celui mai mic agent un salariu pentru București de 4.000 lei, ceea ce înseamnă că față de vechiul salariu de 2.500 din 1934 s'a acordat un spor de 60% (inclusiv cel aprobat în Noembrie 1940). Acest spor a fost redus cu cât clasa și categoria de funcțiune este mai înaltă, ajungând la categoriile superioare la 35%.

SPOR DE SALARIU MESERIAȘILOR ȘI LUCRATORILOR

D. general Antonescu, Conducătorul Statului, odată cu legea noului statut CFR a semnat și decretul lege, care — bazat pe aceleași principii — acordă un spor de salariu meseriașilor și lucrătorilor CFR de toate categoriile. Semnificația acestui gest este un strălucit îndemn pentru muncitorii noștri și un învățământ pilduitor că azi în România munca este pe întâiul plan al înaltei aprecieri.

❖

Noul Statut respiră numai bunătate și numai grija de a se ameliora situația tuturor funcționarilor CFR și întări instituția căilor ferate.

Din această lege se mai vede noua concepție instaurată de regimul de sănătate românească ce s'a așezat la temelia statului nostru.

Azi conducerea nu mai cedează agitațiilor profesioniștilor îmbrăcați în haina apărătorilor celor mulți, pentru a turbura masa mare a românilor cuminți și iubitori de neam în scopul de a servi interese streine de țara noastră.

Excepționala înțelegere a vremurilor, patriotismul iluminat și inima caldă a conducătorului Statului, d. general Antonescu, imprimă în fiecare zi un nou suflu, ce sfarmă vechile concepții și imprimă o nouă viață statului nostru.

Fără întruniri și fără proteste, masa celor 80.000 de funcționari, agenți, meseriași și lucrători CFR au primit recompensa muncii lor curate și românești.

Ceferiștii știu însă să răsplătească, la rândul lor, înaltul gest al Conducătorului statului și ei strânși în disciplina drumului de fier vor corespunde poruncilor cât de grele în executarea serviciului atât de util țării și apărării naționale.

In numărul viitor vom spicui din statut avantagiile acordate personalului ceferist.

Regele Petru al Iugoslaviei a sosit la Londra

Amsterdam, 21 (Rador). — *Corespondentul agenției „D. N. B." transmite:*

O telegramă a agenției „Reuter" anunță că Regele Petru al Iugoslaviei a sosit în Anglia cu avionul.

Val de căldură la New-York

New-York, 21 (Rador). — **Un val de căldură s'a abătut asupra regiunii New-York.**

S'au înregistrat mai multe cazuri de insolație.

„COLUMB"
S. A. R. PTR. COMERȚUL DE FIERARIE
București. Telefon No. 5.18.74 și 3.97.90. Str. Lipscani No. 108
Vis-a-vis de Grădina Sft. Gheorghe (lângă Mag. Zimmer)

LOPEȚI, TARNACOAPE,
și alte obiecte pentru apărarea pasivă.
GALEȚI,
galvanizate și smălțuite pentru apărarea pasivă.
RACITOARE,
originale cele mai bune, garantate cu plută, prețuri avantajoase.
MAȘINI DE GATIT,
practice, solide, coacerea garantată, prețuri de fabrică.
PRIMUSE, PHOEBUSE,
și lămpi de gătit cu petrol cele mai sistematice.
OLARIE SMALȚUITA,
cel mai mare asortiment prețuri de concurență.
LACATE,
mare asortiment, toate sistemele prețuri avantajoase.

„COLUMB"
S. A. R. PTR. COMERȚUL DE FIERARIE
București. Telefon No. 5.18.74 și 3.97.90. Str. Lipscani No. 108
Vis-a-vis de Grădina Sft. Gheorghe (Lângă Mag. Zimmer)
28

SCHELĂRIE
bile, dulapi, mazoli, scoabe întrebuințate, cumpăr imediat cantități mari.
PANDURILOR 77 FABRICA TELEFON 3.51.70. 531

NEVRALGII
DURERI DE CAP
INDISPOZIȚII
RĂCELI
vindecă
TESTA

Concursul de admitere în liceele militare și Colegiul național „Nicolae Filipescu"

Subsecreariatul de stat al armatei de uscat face cunoscut celor interesați următoarele:

1. Concursurile de admitere în liceele militare și Colegiul Național „Nicolae Filipescu" vor avea loc în acest an la începutul lunii August a. c. Deciziile ministeriale cuprinzând condițiile concursului, se vor publica în cursul lunii Iulie a. c.

2. Până la apariția acestor decizii, cei interesați se pot orienta după condițiunile concursului din anul trecut. Pentru colegiul Național „Nicolae Filipescu" D. M. nr. 1803 din 12.X.940, publicată în Monitorul Oficial nr. 240 partea I-a din 14.X.940; pentru liceele militare „D. A. Sturdza" din Craiova, „G-ral de divizie Gh. Makarovici" din Iași, „Mihai Viteazul" din Timișoara, „Ștefan cel Mare" din Câmpulung-Muscel și „Regele Ferdinand I" din Craiova, D. M. nr. 585 din 11.VI.940, publicată în Monitorul Oficial nr. 135 din 13.VI.940.

Se atrage atențiunea asupra următoarelor:

Vârsta candidaților clasei I, atât pentru colegiul național „Nicolae Filipescu" cât și pentru celelalte licee militare, trebue să fie între minimum zece și maximum treisprezece ani, la 1 Septembrie a. c.

Probele scrise și orale ale examenului vor fi aceleași ca în anul trecut.

Procurați-vă și cercetați
TABELE pentru CALCULAREA IMPOZITELOR
(Ediție oficială aprobată de Ministerul de Finanțe cu No. 8038/941)
Intocmite de d-nii ILIE COJOCARU, doctor în Științele Politico-Economice,
D. T. DUMITRESCU, șef de serviciu în Minist. Finanțelor și S. ALEXANDRESCU, inspector general la Finanțe
cuprinzând și:
Tabloul pentru denumirea și calificarea muncitorilor manuali. Aceste tabele interesează toate categoriile de salariați și pensionari publici sau pensionari
Prețul volumului cu TABELE, este de lei 100. Comenzile se primesc la librăria „Universul", de unde se expediază și ramburs.